

Hierbij de evaluatie Botenparade en Love Swim 2023 namens de werkgroep Botenparade. Dank voor de fijne samenwerking en tot 2024.

## **Vorbereiding Botenparade en Love Swim.**

### Samenwerking met ketenpartners:

- Dit jaar hebben wij de werkgroep uit kunnen uitbreiden met een notulist en team uitvoering van Waternet. De samenwerking was zéér goed. Het gezamenlijk commitment was hoog en omdat er veel werkgroep leden waren in eerdere edities ook waren aangehaakt lag het kennis niveau hoog.

### Wat ging goed:

- Er waren voldoende overleggen en documenten zoals actielijsten en overleg verslagen waardoor het draaiboek op de juiste wijze kon worden aangepast aan de ontwikkelingen van 2023.
- Rode vlag procedure is naar aanleiding van een incident in 2022 versterkt en beter omschreven.
- Vlot en Veilig varen hebben we samen met de partners dit jaar extra prioriteit gegeven. Met de veiligheidscontrole van de vaartuigen en combinatie is een voorzet gemaakt om deze aan te scherpen en zoveel als mogelijk gelijk te stellen aan de waterwetgeving. Het uitvoeringsorgaan IL&T zal daar in 2024 meer op gaan toezien.

### Wat kon beter:

- Voor V&OR en Brug en Sluisbediening werd pas 2 augustus duidelijk dat van de Amstelsluis de 2 sluiskolken aan de Carre kant om ca 10:00 uur dichtgezet moesten worden. De sluis ligt echter al geruime tijd in storing bleek. Met vereende kracht is de sluis met een noodbediening dicht en open gezet. Dit is een groot aandachtspunt voor alle evenementen op de Amstel daar de assetbeheerder reparatie van de sluis een lage prioriteit heeft gegeven. Mogelijk kan extra druk gegeven worden vanuit evenementen en OOV.

### Aanbevelingen voor de toekomst:

- Enkele weken voorafgaand aan de Botenparade kwam er bericht dat vanaf 2024 het IL&T (Inspectie Leefomgeving en Transport) geen deelnemersboten meer gaat toestaan zonder geldig CvO (Certificaat van Onderzoek) voor passagiersvervoer. Indien dit het geval gaat zijn zal een Botenparade in de huidige vorm niet meer mogelijk zijn aangezien 80% van de deelnemersboten niet voorzien is van een CvO. Dit betekent dat we ZSM moeten opschalen en in gesprek moeten gaan met het IL&T of het Ministerie over de mogelijkheden voor 2024.
- Voor de calamiteiten vaartuigen van Waternet is THOR het aanspreekpunt op de dag van uitvoering. Het is handig vooraf een contactpersoon af te spreken wie het aanspreekpunt incl. contactgegevens van die dag verstrekt voor de schippers van de calamiteiten vaartuigen.

## **Uitvoering Botenparade en Love Swim**

### Samenwerking met ketenpartners:

- Er moet beter worden samengewerkt met alle partijen welke tijdens de uitvoering op het water waren i.p.v. al op eilanden. De centrale communicatie liep slecht en er waren meerdere kapiteins welke hun eigen koers voeren.

### Wat ging goed:

- In het algemeen kijken we terug op een geslaagde editie van de 26ste Canal Parade. Het boarden van gasten ging goed en iedereen was op tijd voor de start. Om 17:38 kwam de laatste Parade boot over de finish.
- Als de parade boten aankwamen bij de opstaplocaties werd er checklist met de deelnemers doorgenomen. Dit werkte goed en schepte meer duidelijkheid in de communicatie in geval van bijsturing. Doordat de politie op de vaarbewijzen van schippers ging controleren (dit was voorafgaand gecommuniceerd) kwamen we erachter dat enkele schippers niet de juiste papieren bij zich hadden. Door nieuwe schippers in te vliegen hebben we dit kunnen oplossen.
- Dit jaar werkten we voor het eerst met een centralist van SailService op de CP. Dit is bevallen en houden we in stand voor de komende jaren. Tevens werkten we ook voor het eerst met trackers (zie bijlage 1), waardoor we konden zien waar alle organisatie en parade boten waren. Dit is zeer goed bevallen en willen we graag in stand houden de komende jaren en kijken om de overheidsboten er ook in te betrekken.
- Bij de toegangspoorten werd dit jaar streng gecontroleerd of alles klopte, dit werd gewaardeerd in combinatie met de juiste communicatie voorafgaand naar alle ticketkopers.
- De fysieke afsluitingen waren steviger dit jaar en dit werkte, tevens hebben we ze ook aan de buitenkanten van de brug gehangen i.p.v. de binnenkanten. Hierdoor hadden we minder bootjes die voor de toegangspoorten lagen en alsnog 'illegaal' de parade wilde bekijken.
- Het schoonvegen na afloop van de Botenparade ging goed. Deze was met 1.5 uur leeg.
- Over het algemeen was de vaarweg goed vrij gehouden, met op enkele locaties een uitzondering. Eén daarop was bij de Blauwbrug/Amstel en de invaart Herengracht vanaf de Amstel. Bij deze laatste locatie is opgetreden, door vaartuigen te laten verplaatsen. Het betrof hier een op- en afstapsteiger, die gebruikt kan worden in geval van calamiteiten.
- Ruim voor de botenparade worden alle vaartuigen langs de route aangeschreven welke niet over een Pride Sticker beschikten. Deze vaartuigen zijn even voor het evenement na gevaren en uiteindelijk lag nog maar één vaartuig onterecht op het evenemententerrein. Deze is weggesleept naar de bewaarhaven.
- Nadat de botenparade was afgelopen, was er nog redelijk veel geluid op het water. De vaartuigen van toeschouwers zijn door de Politie hier op aangesproken waardoor het vrij snel rustig werd.

#### Wat kon beter:

- Er kwam ondanks de stewards toch publiek op de Amstelsluis. Aandachtspunt voor de briefing van deze stewards voor 2024. Tot 16:00 uur was er handhaving op de sluis. Toen de laatste deelnemers voorbij was voeren deze weg en stond de sluiswachter alleen. Alle diensten waren alleen via p2000 te bereiken en werd het hierdoor een zootje, mensen te water en op de kades overal tegenaan plassen etc. de politie was druk in het kommetje bij de Mager brug aan het bekeuren waardoor deze geen tijd/ oog voor de sluis. De sluiswachter voelde zich hierdoor niet veilig.
- Communicatie met de podium bouwers liep niet goed. Denk hierbij aan het te vroeg beginnen met opbouwen terwijl de sluis nog open stond en een dag vertraging tijdens de afbouw.
- Bebording langs de route werd niet of foutief geplaatst. Ook na afloop zijn de laatste borden pas na ruim 4 weken weg gehaald. Hierdoor is hier onnodig veel tijd gaan zitten in het nabellen en regelen. Graag nadenken over een nieuwe partij welke hier nu gespecialiseerd in is. (NB Waternet team Uitvoering heeft aangegeven dat deze op dit moment hiervoor geen capaciteit hebben)

- Afgesproken was stremmen op vrijdag 4 augustus 2023 om 18.00 uur, maar vrijdag 4 augustus 2023 om 15.45 uur waren de zijgrachten al afgesloten dit leverde veel klachten op met name vanuit de rondvaart.
- Er is met meer als 12 personen op het IJ gevaren.
- De aanvragen voor vergunning om op te mogen bouwen in de Coenhaven kwamen veel te laat binnen. Hier is nu door Port of Amsterdam coulant mee omgegaan. De organisatie moet zich überhaupt de vraag stellen of de Coenhaven wel een handige plek is. Afgelopen jaar was de betreffende locatie te krap bemeten wat lastig was met aan en afvaren.
- Er is gebleken dat er mogelijk verschil is bij de voorinspectie ten opzichte van de daadwerkelijke Botenparade. Combinaties niet de juiste schippers en schipperspapieren, niet juiste technische toepassing om een combinatie goed te slepen te begeleiden. Mogelijk andere schippers bij de opbouw en controle dan op de Botenparade zelf
- De schippersbriefing, een belangrijk onderdeel, waar de schippers bij aanwezig dienen te zijn is onvoldoende. Bij deze briefing wordt de laatste stand van zaken doorgenomen, hoe de route verloopt, de veiligheidsaspecten zoals Rode vlag procedure en technische uitval, op- en afstaplocaties, communicatie. Ongeveer 70 - 75 % van de schippers die op de Botenparade varen zijn niet fysiek aanwezig op de briefing. Op basis van deze gegevens vraagt de Politie zich af of de informatie daadwerkelijk bij de schippers komt.
- Er is vastgesteld dat meerdere schippers niet het juiste vaarbewijs hebben voor de combinatie of vaartuig welke worden gevaren. Tevens is vastgesteld dat schippers een verlopen vaarbewijs hadden.
- Geen controle mogelijk van de juistheid van de vaarbewijzen omdat het d.m.v. een copy of digitaal door iemand anders worden aangeboden.
- Er zijn 5 deelnemers stil gelegd na gecontroleerd op vaarbewijzen en motorvermogen. Na enige wisselingen mochten 3 deelnemers uiteindelijk toch mee varen. Voor 2 deelnemers kon niets meer geregeld worden en werden definitief uitgesloten.
- ADN ( milieuveiligheid van bemanningsleden en passagiers) diverse apparatuur voor de rook met CO2 waarbij mensen dit in ademen en daarmee risico lopen.
- Goede afspraken m.b.t. de muziek en waar en wanneer deze uit moet. Er was met regelmaat een vaartuig die het feestje langer wilde laten duren dan de afspraak daarin was. Met name op de route Westerdok, Zoutkeetsgracht en Westerkanaal. Deze laatste maakte geen deel meer uit van het evenementen terrein.
- Afsluitingen zijgrachten was goed maar niet geheel hufteerproof. Enkele locaties waren de balken gebroken.

#### Aanbevelingen voor de toekomst:

- Bebording langs de route laten faciliteren door team Uitvoering van Waternet.
- Onderzoeken of de Ruijterkade west gebruikt mag worden om aan het einde van de botenparade af te stappen. Actie organisatie en Port of Amsterdam.
- De vraag stellen of de afvalschuit in de Houthaven niet veel te duur is voor de hoeveelheid afval welke nu werd opgehaald. Mogelijk zijn er andere goedkopere mogelijkheden.
- CVO's en vaarbewijzen op orde.
- De manoeuvreerbaarheid van de samenstellen moet beter.
- De schippersbriefing moet beter de fysieke aanwezigheid van de schippers om goede controle uit te voeren. **Schippersbriefing iedereen life aanwezig anders geen deelname.**
- Tijdschema en snelheid van de stoet beter waarborgen. Vaartuigen die daar niet aan voldoen of tijdens de vaart aan kunnen voldoen daar waar nodig uit de route halen.

- Schippers betere instructie wat er van ze verwacht wordt.
- Vaartuigen van de organisatie houd je bij je taak en niet turen in de omgeving. Op meerdere locaties was dit het geval.
- Betere op en afstaplocatie voor vaartuigen met rolstoelen enz.
- Duidelijk afspraak waar de muziek uit gaat. Nu steeds discussie en geen opvolging van de vaartuigen / schippers van de vaartuigen.
- Schade of storing aan vaartuigen sneller oplossen. Niet door kleine bootjes van de organisatie maar door middel van bekwaam personeel en vaartuigen. V.b. Vaartuig met problemen door kabel in schroef.
- Aandacht voor milieu en veiligheid aan boord van de vaartuigen.
- Zijafsluitingen vaker checken en zorgen dat er geen ophoping van andere vaartuigen komt.
- Organiseer een schippersbriefing voor alle samenwerkende partijen welke tijdens de uitvoering op het water aanwezig zijn.
- Eisen dat de sleeplijnen drijvende lijnen zijn en geen zinkende. Dit ter voorkoming van vastdraaien in de schroef.
- Als er een deelnemer in de problemen komt zou het verstandig zijn dat de rode vlag ook ingezet wordt. Zodat harde muziek gestopt wordt en normale communicatie te verstaan is.
- Enkele parade boten problemen gehad en schortte aan kwaliteit. Volgend jaar schouw door organisatie, politie en THOR? Bespreken in Watergroep 2024.
- Onjuiste datum in brief Gemeente Amsterdam over wegsleepregeling boten Prinsengracht i.c.m. Pride Vignetten. Dit beter met elkaar afstemmen.
- Rollenverdeling -> Duidelijker aangeven wie wat doet en waarvoor verantwoordelijkheid draagt. Bijvoorbeeld: Politie bemoeide zich met 'waar geluid uit', dit ligt niet bij hen en heeft niks met veiligheid te maken.
- Handhaving op het water rondom de Amstelsluis tot 18:00 uur aanwezig laten zijn.
- Draag er zorg voor dat er in 2024 een nieuw contract is t.b.v. de aanvaarbeveiliging voor de woonboten.